

Maryan Gustowicz i Spka

we Lwowie

ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego.)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Fachowy warsztat reparacyjny.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp.“ w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i Ska („Diana“) w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelkie przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.



Cenniki na żądanie.

Tryplety, Tandemy i Rowery

najlepszej francuskiej fabryki

„PEUGEOT"

Rowery własnej fabrykacyi, a także z innych fabryk zagranicznych.

Sprzedaż hurtowna i detaliczna przyborów, części składowych w surowym i wykończonym stanie do rowerów.

Specyalny zakład reparacyjny wszelkich maszyn.

G. Weiss i F. K. Kosiński

WARSZAWA

Krakowskie Przedmieście Nr. 2, obok Kopernika.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad"

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów.
Warstat reparacyjny pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.
Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei panstwowych

Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię i piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Rok IV. Dnia 1. listopada 1898. Nr. 21.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy).



Kościół ten w stylu ostro-łukowym, stanowi ciekawy zabytek dawnego budownictwa, głównie ze względu na sklepienie nawy, jako wsparte na dwóch kamiennych filarach umieszczonych pośrodku kościoła wprost ołtarza głównego. W ścianie prezbiteryum mieści się wmurowane starożytne antipodyum z ciosowego kamienia z herbami króla Kaźmierza. Na drzwiach wchodowych zaś zwracają uwagę stare wzorzysto wykute z żelaza zawiasy, oraz olbrzymi starożytny zamek niezwykłego kształtu. Nadto w skarbczyku kościelnym znajdują się wysokiej archeologicznej wartości: kielich mszalny srebrny z emaliowanymi herbami Kaźmierza Wielkiego, monstrancya i relikwiarz św. Magdaleny w kształcie głowy. Niestety, pamiątek tych widzieć nie mogliśmy z powodu nieobecności księdza Dziekana, który ceniąc je jak należy, kluczy do skarbczyka nie powierza nikomu.

Po zwiedzeniu kościoła uprzejmy ksiądz wikary zaprosił nas do siebie i ugościł miodem świeżo podebranym z jego własnych ulów, zamiłowanym jest bowiem pszczelarzem i w ogródku tuż po za oknami swego mieszkania posiada sporą pasiekę. Oprócz parafialnego kościoła, o którym wyżej była mowa, znajduje się w Stopnicy jeszcze drugi po-reformacki kościół w którym obecnie już tylko jeden zakonnik staruszek, pełni służbę Bożą. Miasteczko samo bardzo niewielkie z widocznymi śladami większego pożaru jaki nawiedził je przed laty kilku. Domy murowane, mieszkańcy przeważnie żydzi, porządek i czystość pozostawiają wiele do życzenia.

Według marszruty, mielimy w tym dniu do przebycia tylko 15 wiorst jeszcze, dzielących nas od posiadłości wujka — Jarosławice. Pragnienie prędszego ujrzenia swoich nagliło do pośpiechu, bez dalszej zatem zwłoki dosiedliśmy rowerów. U wujka na wsi już przedtem byłem kilka razy, dojeżdżając więc do niego z niemałą radością rozglądałem się po okolicy, rozpoznawałem znajome miejscowości i udzielałem z zadowoleniem p. W. wszelkich informacyi.

Tak jadąc i gawędząc, spostrzegamy z dala dwa pojazdy szybko zbliżające się ku nam. Chwilka jeszcze i widzę wujka oraz siostry moje, którzy wyjechali na nasze spotkanie. Nowa więc radość i uciecha nie mniejsza jak w Opocznie, Bzinie, lub Kielcach. Pytania i odpowiedzi przeplatane uściskami, całusami i wykrzyknikami posypały się bez końca. W rezultacie dowiedziałem się, że siostry z Chmielnika szczęśliwie dojechały wczoraj do Sieczkowa, że i one nie unikęły deszczu, który złapał nas pod Buskiem, że rozgoś-

ciwszy się u brata, dzisiaj z rana przybyły do Jarosławic powitać wujka i że namówiły go do tej przejażdżki, dzięki której spotkała nas taka miła niespodzianka.

Tu, gdy nastąpił szereg nowych powitań z wujenką, z bratem z Sieczkowa, z gośćmi i domownikami wujostwa, gdy nawet z radosnem skowyczeniem psy miejscowe łasić poczęły się do mnie, doprawdy nie mogłem oprzeć się wruszeniu i o mało nie rozpłakałem się z radości.

A kiedy oświadczono mi, iż wątpiono bym wytrwał w podróży, jakże zadowolony i szczęśliwy czułem się, że całą drogę wiorst 299 przebyłem na cyklu, pomimo złych dróg i fatalnej pogody, bez żadnego wypadku i w najlepszem zdrowiu.

W Jarosławicach mieliśmy zabawić tylko dwie doby, wujko o tem jednakże ani słuchać nie chciał i pomimo opozycyi Tatusia zniewolił nas zabawić jeden dzień dłużej.

Że czas ten wszystek, zbiegł mi szybko i niespostrzeżenie, mówić chyba nie potrzebuję. Jednego dnia siostry do nas do Jarosławic, drugiego my znowu do nich do Sieczkowa jeździliśmy naprzemiany, tu i tam rozkoszując się przyjemnościami wiejskiemi: a więc kąpielą w pobliskiej rzeczce zwanej Wschodnią, przechadzkami w pole, do lasu i t. d. W niedzielę byliśmy na nabożeństwie w parafialnym kościółku w Tuczępach, zbudowanym jak wskazuje napis na belce w roku 1668. Kościółek ten dość duży, cały murowany, z zewnątrz i wewnątrz czyściutko utrzymany. Lud tamtejszej okolicy ubiera się bardzo ładnie. Mężczyźni noszą czerwone rogatywki i sukmany brązowe, przybrane pąsowemi wypustkami, kobiety zaś ubierają się jaskrawo przeważnie w różnych odcieniach czerwonego i niebieskiego koloru, a na głowach noszą kwieciste o jaskrawych barwach chustki zawiązane fantazyjnie, przybrane żywymi kwiatami i błyszczącemi szpilkami. W ubraniu kobiet nie widać odmian, ale za to wśród mężczyzn wyjątki są już bardzo liczne. Dużo z nich, zwłaszcza młodzi ubierają się z waszecia, że trudno nawet rozpoznać w nim kmiotka. Starsi co prawda nie pozwalają im tego i nazywają ich „ciarachami“ ale z tem wszystkiem liczba takich ciarachów podobno coraz bardziej się zwiększa.

W poniedziałek 19. lipca o godzinie 3. po południu, odprowadzeni przez wszystkich do granicy majątku, opuściliśmy gościnny dom wujka, w którym jak głosi tradycya gościł niegdyś Tadeusz Kościuszko w odwiedzinach u ówczesnego właściciela Jarosławic jenerała wojsk polskich Wielogłowskiego.

Dzień był pogodny, droga podeschła znakomicie, z przyjemnością też rozpoczęliśmy dalszą wędrówkę. Całą marszrutę naszej wycieczki Tatuś tak ułożył, abyśmy do każdego postoju za dnia przybyć mogli. W tym dniu dojechać nam należało przez Staszów, Bogoryę, i Iwaniska do miasta Opatowa, oddalonego od Jarosławic wiorst 45. Na przestrzeni tej szosa okazała się znowu dobrze górzystą, więc po spożytym sutym objedzie, z początku dość długo nogi rozruszać się nie chciały. Na domiar utrapienia pod samym Staszowem zatarł i rozśrubował się Tatusiowi pedał, kulki z niego poginęły, zanim więc udało się jako tako go naprawić, straciliśmy czasu nie mało.

W pobliskim Staszowie, mieście powiatowem w gubernii Radomskiej, położonem na pagórku nad rzeką „Czarną“, posiadającem ciekawy bezpiętrowy gmach ratuszowy i starożytny kościół parafialny, chcąc powetować czas stracony nie zatrzymaliśmy się wcale.

Również bez zatrzymywania się minęliśmy Bogoryę, osadę w powiecie Sandomierskim, zdążając do Iwanisk oddalonych od Staszowa wiorst 21.

Przed i po za Bogoryą droga do samych Iwanisk jest bardzo górzysta, ale za to trud jazdy po tej drodze sowicie wynagradzają prześliczne widoki. Szczególniej ze szczytu góry zwanej „Goździkową“, o przykrym i długim spadku w stronę Iwanisk, czarowny roztacza się krajobraz z rysującem się na horyzoncie pasmem gór Świętokrzyskich doskonale widocznem i klasztorem św. Krzyża na Łysej górze.

(C. d. n.)

Lwów - Kamieniec Podolski

Notatki z podróży cyklisty.

Spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK.

(Ciąg dalszy.)

Wieczorem, w prześliczną noc księżycową w liczniejszem towarzystwie odbyliśmy przejażdżkę dużem czółnem po Dniestrze, cudując się zarówno dziwnym spokojem rozlanym w naturze, prawdziwie romantycznymi widokami, jakie w tak jasną noc nam się przedstawiały i zaczerpując zapas powietrza, którego brak już po jednodniowym pobycie w Zaleszczykach uczuć się nam dawał.

Przejażdżka ta nasunęła mi myśl odbycia dalszej drogi przez cały dzień następny tratwą, poleciliśmy przeto naszemu przewoźnikowi Dmytrowi, aby nam do dnia jedną taką zatrzymał i dalszą jazdę ułatwił. Pod wrażeniem oczekiwania tej ciekawej podróży poszliśmy spać, unosząc z sobą prawdziwą i głęboką wdzięczność dla czcigodnych państwa St..., którzy nas u siebie niesłychanie gościnnie podejmowali i pana P..., u którego znaleźliśmy nocleg i wyszukaną wykwintną troskliwość.

W poniedziałek 25. lipca już przed 6. rano zbudził nas Dmytro z zawiadomieniem, że tratwy czekają. W mig byliśmy gotowi, w kwandrans potem wiązaliśmy za szyjki butelki z piwem i wpuszczali do wody — aby się niem krzepić i ochładzać w dalszej drodze, którąśmy mieli przed sobą.

Kochany czytelniku! wybacz mi naprzód tę poufałą apostrofę — a potem powiedz mi z łaski swojej czy płynąłeś ty kiedy tratwą lub nie? Jeżeli płynąłeś — to dobrze, — jeśli nie — a jesteś neurastenikiem — to radzę ci z dobrego serca — uczynić to przy najbliższej sposobności. Ale ty może marzysz o podróży statkiem po Renie. — Daj pokój! chyba, że

jesteś tak bogaty, że ci to żadnej różnicy nie sprawi, i wolisz widzieć i podziwiać cudze, jak swoje, tym jednak, których nie stać na dalekie wyprawy, zwłaszcza gdy mają do dyspozycyi kółko i pracą zawodową rozwierzgane nerwy, radzę raz jeszcze: na tratew!

Co za spokój, i co za uspokojenie!

Przed nami prześliczne brzegi Dniestru. Raz z jednej strony stroma skała, a po drugiej nieprzejrzana równina, a w pół godziny potem zupełna zmiana dekoracyi. Tam gdzie miałeś skałę otwiera się przed tobą daleki, niknący w oddali widok, i odwrotnie w miejsce dalekiej płaszczyzny wystrzela brzeg skalisty — i tak dalej i dalej i ciągle, aż kiedy zacznie dogrzewać słońce, mniej cię już zajmują widoki, lecz rozebrawszy się, a trzymając w ręku witkę, którą się spaja tratwy — jednym skokiem rozkoszujesz się wodą dniestrową i dziwisz się, że on taki brudny w Żurawnie - tutaj jak łza czysty, a jak najlepsza górska rzeka orzeźwiający.

Pomiędzy jedną taką a drugą kąpielą wyjmuję z torby kartę i piszę do pani C., zawiadamiając Ją, że ani cała hydropatya, ani najpoważniejszy i najlepszy dr. K, nie dali mi tego uspokojenia, co tych kilka godzin na tratwie. Wyciągamy butelki piwa studzące się w wodzie dniestrowej, zjadamy kanapki, któremi nas pani St. zaopatrzyła, dziękujemy Jej raz jeszcze za Jej ujmującą gościnność i... czujemy, że słońce nie żartuje i dogrzewa, coraz lepiej, że nas pali i smarzy, poprostu jak na patelni, patrzymy na zegarek — dwunasta — nie dziwi nas to wcale, że słońce o dwunastej tak bardzo gorące — ale zaczyna nam być coraz mniej przyjemnie, i coraz bardziej nas piecze. Patelnia, czysta patelnia! a więc znów kilka razy do wody — i znów lepiej i znośniej. Podczas tego słychać z brzegu: „Daj Boże szczasływo" — „Daj Boże i Wam", a że w okolicach tych zupełny brak drzewa, więc ten doprasza się o polano, inny dojeżdża w małej łódce i prosi o witkę, z której mógłby sobie zrobić biczysko. A tu pali i pali. Nerwy mam uspokojone, ale ginę z gorąca

Żeby też jaki mały kącik, gdzieby się ukryć można. — nic i nic — tylko chłop siedzący u steru pyka mojego papierosa i z politowaniem spogląda na nas i że nam tak gorąco. Znów kąpiel i znów na patelnię i tak aż do godziny trzeciej, o której dostaliśmy się do Kaczorówki, skąd polną drogą kilka kilometrów do wybornego gościńca.

Ostatecznie... dziewięć godzin spaliło nas, niemal popiekło, ale dało mi coś, co zapisałem jako zarobek w mojem zdrowiu i uspokojenie w moich nerwach — dało mi rozmaitość, nowość, której nie znałem, wytchnienie, którego szukam, zapomnienie o codziennej mizeryi życia, która jest najstraszniejszą chorobą — oderwanie się od codziennych zawodowych zajęć, z których żyję i od cyfr, któremi się brzydzę.

Wysiedliśmy dobrze po trzeciej, a parę minut potem drapaliśmy się siedm kilometrów pod górę, aż nareszcie dobiliśmy w okolice Mielnicy, gdzie zdaleka widnieje obelisk postawiony ku uczczeniu 25-letnich rządów w powiecie borszczowskim Mieczysława hr. Borkowskiego. Do zasług jego na różnych polach obywatelskich, kolarze też chętnie dorzucą swój listek, dróg bowiem tak utrzymanych jak w jego powiecie nie wiele znajdzie w kraju. Toteż przebiegaliśmy je w szalonem tempie, podziwiając po drodze prześliczną kulturę ziemi i żyźne łany w obszernych majątkach tego wzorowego obywatela i gospodarza powiatu. Sami nie wiedząc kiedy dotarliśmy do starej baszty niegdyś broniącej wejścia do okopów św. Trójcy, stanęliśmy o zachodzącym zmroku w tej. . dziurze.

Ani co zjeść, ani gdzie zanocować — i już, już rozpacz nas się chwytała, gdy przyszła mi szczęśliwa myśl uciec się pod opiekę żandarmeryi. I nie wyszedłem na tem źle. — Komendant posterunku z całą uprzejmością udzielił nam bezinteresownie noclegu, za który niech nam tu wolno będzie złożyć jemu i kolegom jego serdeczne podziękowanie.

We wtorek dnia 26. lipca już o 5. rano byliśmy na nogach, pilno nam bowiem było jak najprędzej dostać się do Kamieńca. Pożegnawszy uprzejmie gościnnych naszych gospodarzy, ruszyliśmy żywo ku granicy. Tuż przed mostem na Zbruczu spostrzegliśmy austryackich strażników, którzy oglądnąwszy nas i nasze maszyny, bez zwłoki i jakichkolwiek formalności, pozwolili nam jechać dalej. Po-

łowa mostu należy do nas, druga już do Rosyi, tuż za mostem spuszczony na ziemi łańcuch, a przy nim rosyjski żołnierz. Wykazaliśmy się przepustkami, wystawionemi przez starostę borszczowskiego i wkroczyliśmy w granice Podola rosyjskiego.

Na komorze zatrzymano nas przeszło trzy godziny.

Już drugi raz mi się zdarza, że pierwszy przejeżdżam na rowerze przez komorę rosyjską — stąd zamęt — i nieświadomość — jak postąpić z nami. Tak było przed dwoma laty w Sandomierzu — tak też teraz tutaj. Ułatwiłem co prawda drogę tym, co po mnie przejeżdżać będą, ale się naczekałem bez końca, gdy żal mi było każdej chwili straconej, którą mogłem był spędzić w Kamieńcu. Cała komora zawiesiła zwykłe czynności, urzędnicy chodzili, naradzali się, wertowali przepisy, a podczas tego jeden z nich przeszukiwał księgi, czy nie ma nas przypadkiem pomiędzy tymi, który n wstęp zakazany.

(C. d. n.)



Wycieczka do Marmaros-Sziget.

(Opisał :KO—ŁO.)

(Dokończenie).

I byłbym tak siedział w rowie do dziś dnia dumając nad znikomością płynnej gumy gdy w tem u skrętu drogi jakaś postać w oddali mi się ukazała rosnąc i zbliżając się nader prędko; chciałem już upaść na kolana, by jak Elza powitać owego rycerza z Monsalvat płynącego na łabędziu, czy też innym jakim potworze ku mnie. Ale strach mój wnet w radość się zamienił, gdyż potworem był rower a Lohengrinem — Bischof. Zaraz też przystąpiłem do łatania pneumatyka przy pomocy pożyczonej mi gumy i wnet mogliśmy dalej ruszyć. Niestety nie było już mowy o dopędzeniu reszty towarzystwa, tembardziej, że mój wybawca cierpiał na silny ból głowy, a w dodatku jego przednie koło współczując z nim, ciągle choć powoli starało się ducha wyzionąć. Cóż było robić! Dałem memu Lohengrinowi proszek na ból głowy, lecz to nic nie pomogło; widocznie upór jego głowy był silniejszym od marnego proszku fenacetyny. Na dobitek złego co dwa kilometry musieliśmy jego przednie koło pompować na to, by po dwóch kilometrach tę operacyę na nowo rozpoczynać. Tak dojechaliśmy już do Wielkiej Łąki odległej od Szigetu o jakich 14 kilometrów, gdy mój towarzysz oświadczył, że z powodu bolu głowy już nawet nogami fikać nie może. Czem prędzej o ile to było możliwe, skręciliśmy do stacyi kolejowej, by wsadzić Lohengrina do wagonu, lecz o zgrozo — przeraźliwy świst potem fa! fa! i przed nosem uciekł nam „przyjaciel". Lecz i tym razem zlitowali się Bogowie zsyłając nam zbawcę w postaci pejsatego żydka, który na zwykłym wozie wiózł do Szigetu kilkanaście rur gazowych. Po krótkich pertraktacyach zgodził się przyjąć do swego ładunku rur jeszcze rower i jeźdźca. Usadowiwszy więc na wozie mego towarzysza w tak miłej — choć twardej kompanii rur, poleciłem go opiece żyda i dwóch na pół zdechniętych chabet, a sam wyrwałem się co sił naprzód, gdyż zmrok już zapadał.

Była już siódma i księżyc już zeszedł, gdy stanąłem przed hotelem „pod węgierską koroną" w Szigecie.

Uspokoiwszy wszystkich o losie mego towarzysza, udałem się do mego pokoju by się trochę z kurzu oczyścić i za chwilę, bo może w pół godziny później witaliśmy Bischofa ciągnionego w tryumfie przez żydowskie chabety. Bischof jednak na szczęście miał już humor i wygląd inny, gdyż po drodze zgubił ból głowy, twierdząc, że siedzenie na rurach gazowych znakomicie działa na głowę, bo jak ręką odjął ból wszelki, a co? — doskonała kuracya, możeby panie cierpiące na migrenę spróbowały. W ogrodzie restauracyjnym czekały nas zastawione stoły i cygańskie cymbały, gdyż przezorny nasz prewodyr zamówił jedzenie i doskonałą cygańską kapelę. Ochoczo więc zasiedliśmy do stołu, by spożywać dary Boże w znacznie zwiększonem towarzystwie, gdyż do naszej dwunastki przybyła druga część wy-

cieczki tak zwani „kolejnicy“. Biedacy w liczbie jedenastu, płci obojga smażyli się pół dnia w wagonie, by tylko do Szigetu zdążyć. Ale wnet zapomniano o wszystkich mozołach i perypecyach, gdy po kolacyi muzyka zagrała mazura. Więc w wielkiej sali hotelowej mknęła para za parą z werwą i ochotą hop! dziś! dziś! aż Węgrzy widzowie tej zabawy, sypnęli sutem brawem, dziwiąc się też nie mało, że z największą werwą te panie właśnie tańczyły, które całą drogę na kółku odbyły. Po różnych walcach, polkach i galopach udaliśmy się na spoczynek, gdyż późna pora i rozsądek nakazywał dalszych harców zaprzestać. Już się niebo wstydliwie różowić na wschodzie zaczynało, gdym świecę gasił a ciągle w uszach mi dudniało hop! dziś! dziś!

Dosyć późno powstawszy, trzeba było niestety myśleć o powrocie, a niebo zasłane ołowianemi chmurami i odbyte wczoraj trudy skłoniły wszystkich chętnie do tego by wracać koleją. I dobrze się też stało gdyż już w drodze spotkaliśmy się z obfitym prawie ulewnym deszczem, który aż do granicy węgierskiej nam towarzyszył. Lecz nie sądź miły czytelniku byśmy żałowali tej jazdy koleją, humor był dobry, apetyt jeszcze lepszy, a nasze panie okazały się znakomitemi gosposiami, gdyż wyjeżdżając tak się zaprowiantowały, żeśmy opływali we wszelkie wiktuały i napoje.

Lecz wszystko ma swój koniec i trzeba było się niestety pożegnać, unosząc z sobą miłe wspomnienie tak udałej wycieczki.

Czy ci nie zazdrość miły czytelniku? Lecz pociesz się i ty możesz tych rozkoszy zaznać, przyjedź tylko na przyszły rok do Jaremcza, a z pewnością będziesz się tak samo bawił, gdyż zacny nasz gospodarz wycieczki, obiecał nam na przyszły rok zrobić taką samą miłą niespodziankę, na co już teraz z upragnieniem czekamy.



WYŚCIGI
o mistrzowstwa światowe
I. C. A. 1898 r.
we Wiedniu.

(Ciąg dalszy).

Pierwszego dnia wyścigów rozstrzygło się też mistrzowstwo światowe amatorów na 100 km., a mianowicie wynik wyścigu był następujący:

Cherry (Anglia)	2:12:23$^{1}/_{5}$	1,
Gräben (Niemcy)	10 okrąż. w tyle	2,
Hunek (Austrya)	27 „ „ „	3.

Cherry pobił od 10 km. wszystkie rekordy austryackie. Jechał w godzinie 47 km., 800 m., a w dwóch godzinach 94 km. 400 m.

Właściwie w wyścigu takim rozstrzyga głównie wprawność i wytrwałość prowadzących. Wyścigowiec, który ma lepszych przewodników, ten zwycięża — ile naturalnie sam należy do dobrej klasy. Zatem są to wyścigi prowadzących. Wyścigi tego rodzaju są jednak dla publiczności bardzo zajmujące i dla tego utrzymują się na torach wyścigowych. W ostatnich czasach wytworzyła się wielka ilość wyścigowców, trudniących się prowadzeniem, za co naturalnie są opłacani. Do pierwszorzędnych dziś światowych „leaderów“ należy „Dunlop-Team“, utrzymywany kosztem znanej fabryki pneumatyków „Dunlop Pneumatic Tyre Company.“ Liczba ich wynosi 25 ludzi, przeważnie silnie i dobrze trenowanych wyścigowców. Są oni pod rozkazami Mr. G. Merryga, młodego a sympatycznego Anglika, który podczas wyścigów sam kieruje jednem pięciosiedzeniowem kołem. Inni kierujący multipletami są: Graham, Reed Phillipps, Gilbert i James. Do pomocy mają trzech trenerów i jednego mechanika. Cały ten oddział przybył do Wiednia. Na dworcu kolei północnej musiano im rezerwować osobny pokój poczekalny tymczasem zaś wypakowano cały wóz ciężarowy, w którym się mieściło: sześć maszyn pięciosiedzeniowych, jedna czterosiedzeniowa i dziesięć pojedynczych wyścigówek. Nadzwyczaj silnie zbudowa-

ne są pięciosiedzeniowe maszyny, a pomysłowo połączone rury szkieletu dają maszynie należytą wytrzymałość. W samej osi tylnego koła schodzi się pięć par widełek, a w przedniem kole trzy. Przenośnia pięciosiedzeniowych kół wynosi 137 cali ang., a czterosiedzeniowych 130 cali. Za sam depozyt cłowy musieli oni złożyć 500 zł., z czego można wnosić o wartości tych kół. Dunlop-Team został przed paru laty do życia powołany, a mianowicie, gdy Mr. Simpson robił usilne starania, aby przez niego wynalezione łańcuchy dla kół w Anglii rozpowszechnić. Robiono wtedy olbrzymie reklamy o wartości tego łańcucha dla wyścigowców — a czyniono to przy pomocy znakomitych przodowników. Wtedy postanowiła fabryka Dunlopa za pomocą własnych ludzi rywalizować z pierwszymi. Wyścigowców do tego dostarczyła im przeważnie fabryka kół „Gladiator“ z Francyi. W krótkim czasie zwycięstwo było zapewnione, tak co do wartości, jak też ilości osób i dziś Dunlop-Team nie ma równego na świecie.

Wszystkie w Anglii osiągnięte rekordy zdobyto przy pomocy tego teamu. Im też zawdzięcza kolarstwo rekordy światowe jak:

Cordang 616 mil w 24. godzinach
Chase 33 „ „ 1. godzinie
Platt-Bett 1 mila w 1:35,

i wiele innych zwycięstw na torze.

Zajmująca jest szczególnie chwila zmiany Dunlop-Teamu przy prowadzeniu w wyścigu na dłuższą przestrzestrzeń. Mieliśmy to sposobność podziwiać obecnie we Wiedniu, z jaką nadzwyczajną dokładnością i zręcznością się to odbywa aby jeździec ani na chwilkę nie był przeszkodzony w szybkości swej jazdy.

Team ten mało udziela się zagranicy, tylko przeważnie jest na usługach torów londyńskich. Nie każdy też tor nadaje się do tego rodzaju wyścigów, musi mieć odpowiednie pochyłości i odpowiedną szerokość. Nowością obecnie w Dunlop-Compagnie jest czterosiedzeniowy team obsadzony przez czterech czystej krwi murzynów afrykańskich. Oryginalnie ma wyglądać ta czarna czwórka w białych strojach. Ci jednak do Wiednia nie przybyli, bo w szybkości nie mogą jeszcze dorównać swym białym kolegom.

Po wystrzale z pistoletu ruszyło ze startu dziewięciu wyścigowców, z których tylko czterech miało prowadzenie: Cherry (Anglia) i Griebenow (Transwalia) mieli Dunlop-Team w białoniebieskich trykotach, jedną czterosiedzeniową maszynę i pięć pięciosiedzeniowych maszyn; Gräben (Niemcy) Excelsior i Brennabor-Team w czerwono-czarnych trykotach 2 pięcio- i 2 czterosiedzeniowe maszyny; Hunek (Austrya) miał tylko do dyspozycyi jeden tandem. W ten sposób było zwycięstwo Anglika do przewidzenia.

Kompania Dunlopa pracowała wzorowo. Cały tor roił się od maszyn różnego gatunku — co sprawiało oryginalny widok, a publiczność z zajęciem śledziła przebiegu. Tempo było bardzo szybkie, bo wynosiło 31 do 33 sekund na jedno okrążenie (500 m.) Z toru powoli ustąpili statyści i pozostali tylko czterej, wyżej wymienieni, a później Griebenow spadł z koła ze znużenia. Jak maszyny pracowali regularnie ludzie Dunlopa, którzy teraz prowadzili Cherry'ego, nie słychać było nawoływań ani komendy. Mały zwrot kierownicy, a już Cherry przyczepiony był do innej przodującej maszyny. O wiele gorsze było prowadzenie Gräbena, który często tracił dystans i niepomagały nawet jego wykrzykniki „Donnerwetter“. Przy 115 okrążeniu zyskał Cherry jedno okrążenie a przy końcu był o 10 okrążeń na przodzie Przy angielskiej pieśni „God save the Gueen“ zanieśli pobratymcy zwycięzcę do garderoby.

Mistrzowstwa światowe amatorów na 100 km zdobyli dotychczas następujący:

1893	Meintjes (poł. Afryka)	2:46:12²/₅
1894	Hennie (Norwegia)	2:35:53
1855	Cordang (Holandya)	2:33:45
1896	Ponscarme (Francya)	2:31:13²/₅
1897	Gould (Anglia)	2:19:06²/₅
1898	Cherry (Anglia)	2:12:23⁴/₅

Cherry jechał na angielskiej maszynie „Referee“ o przenośni 100 cali. Należy on w Anglii do pierwszorzędnych amatorów i jest członkiem słynnego Catford-Clubu. W przeszłym roku zdobył on angielskie mistrzowstwo amatorów na 50 km. i to spowodowało, że N. C. U. wysłała go do Wiednia.

(Dok. nast.)

W. Krzepowski.



Puhar srebrny

z wyścigu „Derby Towarzystw zaprzyjaźnionych“, przeznaczony dla Towarzystwa, którego członek zdobędzie dwukrotnie pierwszą nagrodę w tych wyścigach (zob. nr. 20 str. 245). Zwycięzcą tegorocznego „Derby“ rozegranego w Warszawie był Sabin Barański.



Pogadanki techniczne.

—

Hamuleo.

Małpowanie wyścigowców w rozmaitych kierunkach pociągło za sobą także opinię, iż hamulec jest rzeczą przy kolę zbędną.

Okazało się jednak w praktyce, że przeważna część nieszczęśliwych wypadków na drodze wynika albo z niemożności natychmiastowego zatrzymania koła wskutek braku hamulca, lub z powodu utraty panowania nad maszyną przy zjeżdżaniu z góry. Tak więc choćby z tych dwu ważnych powodów, iż jeździec z hamulcem ma możność natychmiastowego zatrzymania koła w razie spotkania jakiejś przeszkody, i może ze spokojem zjeżdżać choćby z dość stromej pochyłości bez obawy utraty panowania nad kołem uważać musimy hamulec jako część koła bardzo ważną, bez której żaden jeździec nie powinien się puszczać w drogę.

Nie przeczymy, iż bardzo wprawny i doskonały jeździec potrafi hamować koło przez włożenie nogi między przednie widła a pneumatyk, że inny potrafi przy zjeżdżaniu z góry skutecznie zwiększyć siłę w wstrzymywaniu pedałów przez przytrzymywanie się siodła lub grzbietu ramy, ale to są experymenta tylko dla jeźdźców bardzo wprawnych, a i tych niekiedy zawodzą.

Hamowanie przez włożenie nogi w widły , wymaga wielkiej pewności siebie, naraża zresztą jeźdźca na utratę równowagi, łatwo może gumę przedrzeć, a przytem każe opuścić na chwilę pedał, w której to chwili może koło odrazu w szaloną przejść szybkość.

Zwiększenie siły w utrzymywaniu podnoszących się pedałów przez przytrzywanie się jedną ręką siodła lub grzbietu ramy może być również tylko u bardzo wprawnego jeźdźca skutecznie zastosowane, albowiem jeździec musi wówczas kierować kołem tylko jedną ręką, co na naszych straszliwych drogach jest często niemożliwem, a w każdym razie naraża na niebezpieczeństwo.

Sztuczki te, nie nadają się zresztą dla pań i starszych panów, nie pozwalają użycia przedniego błotnika skoro się chce nogą hamować, narażają grzbiet ramy przy silnem przytrzymaniu się na zgięcie a nawet na złamanie i w ogóle nie mogą zastąpić dobrze działającego hamulca.

(Ciąg dalszy nastąpi).



ŻYCIORYSY
znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych.
(W dowolnym porządku.)

XIV.
SABIN BARAŃSKI.

Postać sympatycznego tego warszawskiego championa — jednego z pięciu braci Barańskich — znaną jest dobrze lwowskim i krakowskim sportsmenom, jest to bowiem jeden tych wyścigowców-amatorów, który nie szczędząc trudów i kosztów chętnie pospiesza do nas przy każdej sposobności, by stanąć do naszych wyścigów, pokazać nam swoje tempo i niewyczerpaną wytrwałość, no i naturalnie zdobyć kilka „blaszek" w nagrodzie. Jest to bezwarunkowo najlepszy jeździec w Królestwie polskiem na dalekie przestrzenie, a przekonały nas o tem dwie w tym roku na torze lwowskim przedsięwzięte całogodzinne jazdy, w których nie było widać na nim najmniejszego znużenia, owszem nabierał dopiero animuszu i mógł był bezpiecznie jechać dalej. Ustanowiony przez niego 1-godzinny rekord wynosił 39·531 km., a każdy czuł jeszcze, że przy lepszem i wprawniejszem prowadzeniu mógł był jeszcze nawet o kilka kilometrów rekord ten poprawić.



Znakomity jego humor, szczery dowcip, gentelmeńskie postępywanie na każdym kroku, musiały mu zjednać nasze serca, był nam tedy i będzie zawsze miłym i pożądanym gościem, który wnosi jakieś inne życie na nasz tor. Nie widać w nim ani krzty (dość między wyścigowcami powszechnej) zawiści lub zazdrości, nie słyszeliśmy z jego strony nigdy żadnych protestów, skarg lub jakiejś niechęci, zawsze wesół, bez względu, czy stanął u mety pierwszy lub drugi. Rzadkie to u wyścigowców w ogóle — a piękne zalety tego dzielnego championa.

Ale nietylko na tor bo i na komers wnosi on swoim humorem inne życie, nie odbędzie się taki komers bez tańcu, spiewów, okariny, monologów itp.

(Niektóre szczegóły z jego życia podamy w następnym numerze.)

KRONIKA.

— Od jednego z cyklistów otrzymaliśmy następujące pismo:

„Po gorliwym treningu i ciężkiej pracy nadeszła chwila, kiedy cyklista mógłby bez wahania pochłonąć szklaneczkę „Gambrinusa“.

Lecz jakże mu smakować może pieniąca się „bombka“, choćby piękną podaną rączką, gdy mu brak wesołego kółka jego towarzyszy sportowych.

Każdy z klubów za granicą ma swoje klubowe wieczory, tylko we Lwowie brak tego pięknego zwyczaju, a przecież mogłoby się nawet kilka klubów tutejszych porozumieć i wyznaczyć bodaj jeden dzień w tygodniu na zebrania towarzyskie.

W ten sposób utrzymywaćby można i w czasie zimy pomiędzy cyklistami pewien kontakt, którego tu brak dotkliwy daje się odczuwać.

Sądzimy, że Radakcya „Koła“ zajmie się tą sprawą.“ *NN.*

Skoro myśl ta rzeczywiście na poparcie zasługuje, proponujemy zebranie towarzyskie na czwartek, dnia 3. bm. o godzinie 8. wieczór w restauracyi Webera przy ul. Akademickiej l. 10, tam zaś będzie można ustanowić stały dzień i lokal na przyszłość.

— Znany nasz wyścigowiec lwowski Bolesław Mańkowski przeniósł się na stały pobyt do Przemyśla, gdzie otrzymał posadę budowniczego miejskiego. Szczęść Boże!

— Bardzo przyjemy wieczorek spędziło w sobotę dnia 22 października kółko przyjaciół naszego championa Seweryna Komoniewskiego w handelku Nowożeniuka. Liczne a serdeczne toasty były świadectwem jaką sympatyą cieszy się ten dzielny i pracowity sportsmen. Nie brakło i rymowanych toastów, a nawet jeden z nich wygłoszony przez p. W. pozwolimy sobie tu przytoczyć:

Panowie! pozwolicie, że mało Wam znany
Ośmielę się słów kilka wtrącić dla odmiany.
Wiem, że przy jednym z Wami zasiadając stole
Powinienbym rozprawiać o biegach, o kole,
O treningu i torze; wówczas mnie z łaskawą
Wysłuchawszy uwagą, dalibyście brawo,
Dlatego, żem Wam trafił, jak to mówią, w sedno.
Ale darujcie, wszystko, tylko nie to jedno,
Bo pojęcia o kole mnie nie mającemu
Nieraz trudno odróżnić rower od tandemu,
Cóż dopiero rozprawiać o biegów wyniku
A do tego ochrzczonych w angielskim języku.
Dzięki Bogu, mam język wcale jeszcze zdrowy
Więc pocóż mi go strzępić angielskiemi słowy?
Wszak takim argumentom nikt mi nie zaprzeczy;
A teraz przystępuję wprost do jądra rzeczy.
Chciałbym coś z championa zaczerpnąć żywota,
Znanego nam tu wszystkim, tak z toru, jak z błota,
Nie będę jednak śpiewał na jego cześć hymny,
Bo wiersz mój byłby za chłodny, za zimny.
Zresztą już „Słowo Polskie“ rozstrąbiło światu,
Że nasz champion swą sławę podniósł do kwadratu,
A cóż dopiero dzisiaj, kiedy nagród wstęgi
Podniosły jego sławę do setnej potęgi.
Walczże zatem tak dalej drogi przyjacielu,
Bo takich, jak Ty dzisiaj, jeźli są, niewielu,
Bo na Tobie w przyszłości kiedyś się opiera
Urok, sława, potęga naszego rowera,
Bo przyjdzie wreszcie chwila, że Twe znane spurty
Tak uczciwie, rzetelnie, strzepią Niemcom kurty,
A pewny, że godzina ta wkrótce wybije,
Wznoszę toast: nasz champion niech nam długo [żyje!

— Rekord 1 mili ang. tandemowy na torze poprawili pp. Komoniewski-Krupski na 2:06 pobijając dotyczasowy rekord Wieniawskiego i Romanescula o $^2/_5$ sek.

— Towarzystwo gimnastyczno-sportowe w Łodzi. Grono osób w mieście Łodzi wniosło do tamtejszego rządu gubernialnego podanie, z prośbą o zatwierdzenie przedstawionego projektu towarzystwa gimnastyczno-sportowego.

— Wełninane wieczorki w Piotrkowskim klubie cyklistów, niewiele, jak przynajmniej dotąd, sprowadzają na salę gości. Tydzień piotrkowski przypisuje to dwom przyczynom: najprzód, że może to jeszcze nieco zawczesna na nie pora, a powtóre, że dnie wtorkowe lub czwartkowe całkiem są nieodpowiednie na zabawę dla ludzi pracy, ci zaś w Piotrkowie stanowią olbrzymią większość.

— Rosyjski 6-godzinny rekord należący dotąd do Dokuczajewa (216 wiort 353 sążni i 1 stopa) pobity został na torze moskiewskim przez Pogożewa, który ujechał w tym czasie 220 wiorst 451 sążni i 5 stóp.

— Z Moskwy. Dwa moskiewskie tory zamknęły sezon wyścigowy z dość znacznymi deficytami. Skutki to zawodowstwa; wyścigi tamtejsze nie były tak wysoko dotowane, jak rozmaite zagraniczne, toż wybitniejsze tamtejsze siły wolały ciągnąć za granicę, pośledniejsi zaś wyścigowcy nie ściągali publiczności. Butyłkin i Waszkiewicz przepędzili cały niemal sezon za granicą.

Z początkiem listopada ma być otwarty tor zimowy w miejskiej maneży (320 m. drewniany), czem się zajmuje Mosk. K. C. Do udziału w wyścigach sposobią się Waszkiewicz i Pelcen, a zaproszeni mają też być jeźdźcy niemieccy.

— Wiedeń ma mieć i w tym roku zimowy tor.

— Wiedeń-Grac-Wiedeń 408 6 km. w 22 godzinach zrobili dwaj młodzi jeźdźcy Aleks. Pribil i Otto Steinschneider pobijając dotychczasowy rekord Löwa dla tej przestrzeni o całą godzinę. Jechali bez wszelkiego prowadzenia i bez pomocy, zdziałanie to jest przeto znakomitem.

— Styryjski związek kolarski wstawił w budżet na rok 1899 kwotę 2000 koron jako wynagrodzenie dla dobrych dróżników, 3200 koron jako dodatek do budowy dróg dla cyklistów i 600 koron na urządzenie drogowskazów, tablic ostrzegających i t. p.

— W wyścigu 100 km. z dnia 24. października w Paryżu, przybył 1. Bouhours w 2:02:10, 2. Walters o 2100 m. w tyle, Armstrong ustąpił z wyścigu.

— Constant Huret ustanowił nowy rekord światowy dla 100 mil ang. (160·900 km.) 3:11:01$^{4}/_{5}$ (dotychczasowy rekord Palmera wynosił 3:25:21$^{4}/_{5}$).

— Cesarz Wilhelm ufundował dla związku sportowego w Berlinie nagrody honorowe za najlepsze zdziałania. Prezydentem związku jest książę anhalcki Aribert.

— Dla 10 km. ustanowił na torze parku książęcego w Paryżu znany z wysokich przenośni Fossier nowy światowy rekord 10:46$^{2}/_{5}$ pobijając dotychczasowy rekord Chase'a z miejsca (10:51). Jechał za elektrycznym tandemem startując z biegu.

— Kosztowna wycieczka. Słynna primadonna opery paryskiej pna Melba występywała gościnnie w Covent-Garden w Londynie, gdzie pobierała za występ 500 funtów (6000 zł.). Podczas pobytu w Londynie wyuczyła się jazdy na kole i wielce w tym sporcie zasmakowała. Nieszczęście jednak chciało, iż na pierwszej zaraz wycieczce spadła z koła, tak, że w dwu przedstawieniach nie mogła wziąć udziału i postradała tak przyzwoite honoraryum. Podobno jednak wypadek ten nie ostudził wcale jej zamiłowania dla sportu kołowego.

— Igrzyska olimpijskie urządzone zostaną podczas światowej wystawy w roku 1900 w Paryżu. Komitet sportowy, na którego czele stoi Viconte de la Rochefoucald wypracował już program, w który wchodzą: wyścigi piesze na 100, 400, 800, 1500 m. z przeszkodami, skoki w wyż i wzdłuż, skok o żerdce, rzucanie ciężarów; ćwiczenia na żerdkach, poręczach, drążku, kółkach, koniu, dźwiganie ciężarów; szermierka na szpady i pałasze; boksowanie francuskie i angielskie; szermierka na kije; regaty żaglowe; regaty wioslarskie; wyścigi w pływaniu na 100, 500 i 1000 m.; nurkowanie polo wodne; wyścigi kolarskie na 2000 m., 100 km. z prowadzeniem, wyścigi na dwojakach na 3000 m.; polo na koniach; piłka nożna, Krikiet, Golf, Lawn-Tennis, Hockey, Krokiet, gra w piłkę; nagroda za najlepsze spinanie się w gorach od r. 1896; strzelanie z łuku; łyżwiarstwo. Wszystkie walki uważane będą jako mistrzowstwa. Na czele międzynarodowego komitetu stoi Pierre de Coubertin.

— Kasę firmy Peugeot zrabowali niewyśledzeni dotąd sprawcy. Rozbili oni dwoje żelaznych drzwi i kasę, zabierając gotówką 9000 fr. i 3500 fr. akcyj należących do firmy Peugeot, depozyt Morina 8200 fr, obligacyj deponowanych przez Bourillona na 30.000 fr, nadto szkatułę zamkniętą Bourillona zawierającą jego oszczędności w postaci jego rozmaitych papierów łącznej wartości 38.000 fr. Wszystkie nra papierów wartościowych są znane, jest przeto nadzieja, że się po nich sprawców odszuka.

— Tragikomiczna historya zdarzyła się w jednem z francuskich miejsc kąpielowych. Pewna młoda dama, zagorzała cyklistka, zaprosiła liczne grono towarzyszy i towarzyszek sportu do swojej kilka kilometrów odległej willi, skąd mieli po spożyciu obiadu — przy świetle księżyca powracać. Z uprzejmego zaproszenia skorzystało liczne grono osób, a gościnna gospodyni odstąpiła nawet specyalny pawilon ogrodowy na pomieszczenie kół i postarała się o osobną dozorczynię do rowerów, która na każde koło wydawała karteczkę z numerem. Odpowiedne karteczki przyczepiała początkowo za pomocą szpilki do siodła, gdy jednak wiatr zaczął niemi poruszać a nawet omal jednej nie zerwał, upatrzyła dobroduszna dozorczyni na przyczepianie kartek lepsze miejsce... na przedniem kole. Jakkolwiek wymagało to pewnej pracy by szpilkę możliwie głęboko wepchać, to przecież kartka się już dobrze trzymała. Z dumą patrzyła na swój pomysł; łatwo sobie wyobrazić rozczarowanie gości, którzy po serdecznej zabawie chcieli do domu wracać.

— Jedna z norwegskich gazet, krytykując niewłaściwe trzymanie się cyklistów, pisze co następuje:

„Kaleka chromy i zgarbiony, przechodzący przez ulicę wzbudzi w nas litość. Lecz skoro musimy patrzeć jak całe liczne grono tęgich i normalnie zbudowanych młodych ludzi, z ugiętym w kabłąk grzbietem w wstrętnej pozycyi przesuwa się na kołach, gniew nas porywa. Nasza młodzież powinnaby mieć więcej zmysłu estetycznego, by nie zrozumieć, jak wygląda armia garbatych ludzi na koła wsadzona. Panowie cykliści myślą, że wygląda to bardziej po

sportsmeńsku, skoro siedzą na kole jak koszlawy pawian; tak trzymają się w wyścigu zawodowcy, pobijający rekordy $^1/_{1000}$ sekundy. Ale całkiem to co innego, skoro się jedzie przez ulice miejskie; tu trzymanie się takie nie ma żadnej racyi. Jest to coś więcej jak głupota, skoro cykliści do jazdy wycieczkowej przybierają pozycyę, dzięki której nie wiele się rożnią od kota morskiego. Głowa do góry! piersi naprzód! oto właściwa pozycya. Będzie to i dla zdrowia korzystniejsze i wygląda daleko szykowniej, aniżeli szkaradna pozycya z pochylonąnaprzód głową i skrzywionym grzbietem. Bierzcie panowie przykład od pań, siedzą one daleko piękniej na kole od was."

— 40 elektrycznych wozów motorowych przewoziło orszak ślubny Mr. Waltera Bersey'a manażera Tow. fabrykacyi pojazdów elektrycznych w Londynie — z domu do kościoła St. John of Jerusalem, a stamtąd do hotelu „Cecil", gdzie się odbyła uczta weselna. Nataralnie zwrócił na siebie ów długi szereg motorowych pojazdów ogólną uwagę i był zarazem nie złą dla fabryki reklamą.

— „Pali się! pali się!" woła publiczność angielska na cyklistów przejeżdżających w zbyt pospiesznem tempie. Widocznie trafiają się i tam tacy.

— Najstarszym na świecie cyklistą byłby pewien indyjski naczelnik z Wyoming nazwiskiem Wastakie. Walczył on jeszcze w wojnach indyjskich przed 90 laty, miałby zatem obecnie około 110 lat!



LITERATURA.

„Przewodnika zdrowia", który zawiera liczne i dla cyklistów ciekawe artykuły Nr. 10, (na październik) (A. Czarnowski Berlin, Karlstr. 32) wyszedł i zawiera: Niech się stanie światło, czyli kuracya atmosferyczna. — Jak spędzić dzień hygienicznie? — Siła woli a utrzymanie zdrowia. — Sztuka oddechania. — Nieco o orzechach i innych ziarnach oleistych. — Przestrogi i rady. — Rozmaitości. — Piśmiennictwo.

— Radfahrerr-Almanach zugleich Adressbuch der gesammten Fahrrad-Industrie 1898/99, herausgegeben von Otto Schwaben, München. Cena 5 Marek. Jest to cenne wydawnictwo — zwłaszcza dla kupców i fabrykantów, pomieszczone są tam bowiem adresy wszelkich źródeł zakupna kół gotowych, jakoteż części składowych z całego świata, a nadto adresy agentów amerykańskich, fachowe pisma, tabela monet, należytości patentowo, przepisy co do znaków fabrycznych, taryfy cłowe itp.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki, Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.

Zastępca przewodniczącego dr. Teodor Bałłaban ul. Wałowa l. 7.

Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańska l 7.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowsk ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

Skarbnik: Michał Markowicz Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redak tor Kazimierz Hemerling.